

จาก Eastern Seaboard สู่ EEC การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจไทยในภูมิภาคตะวันออก From the Eastern Seaboard to EEC: the Development of Thailand Economy in the Eastern Region

สุปรียา บุญมาก^{1*} พงศ์ชนต์ ศรีสุวรรณ¹ และณัฐวรรณ สมรรถจันทร์¹

¹สาขาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม

*Supreechaya.work@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษายุทธศาสตร์และนโยบายด้านการดำเนินงานการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในภาคตะวันออกตั้งแต่การริเริ่มโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก จากการบรรจุนโยบายไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529) ซึ่งถือว่าเป็นนโยบายทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีความสำคัญและนับว่าเป็นการปูรากฐานที่สำคัญเพื่อการผลักดันให้เขตพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทยทั้ง 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เป็นประตูการค้าและฐานการผลิตของอุตสาหกรรมในภูมิภาคอาเซียน และในอีก 30 ปีต่อมา ภายใต้นโยบายประเทศไทย 4.0 และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ได้มีการต่อยอดการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกอีกครั้ง ภายใต้ชื่อโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งมุ่งเน้นต่อยอดการพัฒนาจากโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคตะวันออก ทั้งในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบอุตสาหกรรม การพัฒนาทักษะแรงงาน รวมทั้งการพัฒนาทางด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อยกระดับให้ประเทศไทยเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำในภูมิภาคต่อไป

คำสำคัญ: ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ภาคตะวันออก เขตเศรษฐกิจพิเศษ

Abstract

This article aim to study the strategies and policies on the implementation of economic development in eastern region area since the initiative of the Eastern Seaboard development project which was regulated in the fifth national economic and social development plan (1982-1986). Moreover, this project is considered as an important policy and a gateway for industrial part in 3 provinces which are Chonburi, Rayong and Chachoengsao. Furthermore, in the next 30 years, under Thailand 4.0 policy and the twelfth national economic and social development plan (2017-2021), the government has renewed the development of eastern region as known in the project called Eastern Economic Corridor (EEC) which mainly focused on the development infrastructure, industrial system, innovation and technology in order to enhance Thailand to be the leading in the economic zone of the region.

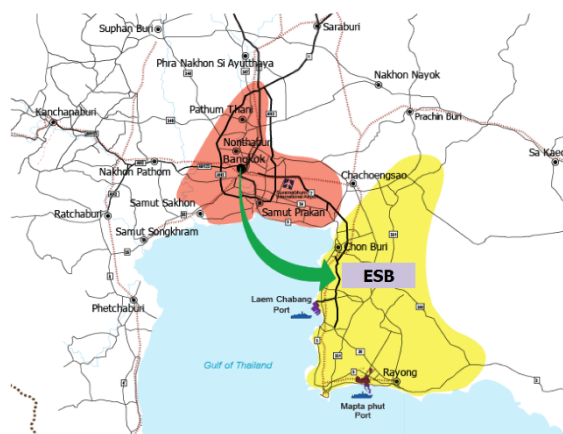
Keywords: infrastructure system, eastern region, special economic zone

1. Eastern Seaboard รากฐานการก่อสร้างตัวด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย

หลังจากที่ประเทศไทยได้มีการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม เพื่อเป็นแนวทางในการจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจในการขยายด้านการประกอบกิจกรรมพื้นฐานทั้งด้านการผลิต จำหน่าย รวมถึงการพัฒนาคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศมาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2504 ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยประสบความสำเร็จในการดำเนินการขยายฐานการผลิตสินค้า การส่งออก และนำพาประเทศจากกลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำสู่กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่มีรายได้ปานกลาง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525-2529 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2524) นับว่าเป็นการปรับรูปแบบโครงการในการพัฒนาประเทศครั้งใหญ่ โดยจากในอดีตประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศที่พึ่งพิงรายได้จากการค้าขายด้านการเกษตรเป็นหลัก จนในแผนพัฒนา ฉบับนี้ได้มุ่งเน้นในการผลักดันประเทศไทยสู่การเป็น “ประเทศกึ่งอุตสาหกรรม” ซึ่งเป็นการพัฒนาด้านการผลิตและพึ่งพิงรายได้จากภาคอุตสาหกรรมเพื่อให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกที่ลักษณะของอุตสาหกรรมเริ่มเปลี่ยนแปลงไปจากในอดีต โดยหนึ่งในยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในแผนพัฒนา ฉบับนี้ นั่นคือ การปรับโครงสร้างและเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ โดยใช้รูปแบบการปรับโครงสร้างด้านอุตสาหกรรมและกระจายพื้นที่อุตสาหกรรมออกไปสู่ส่วนภูมิภาค

หนึ่งในโครงการที่สำคัญ คือ โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program : ESB) ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมในเขตพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อเป็นการกระจายกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมออกสู่ภูมิภาคเพื่อลดความแออัดและการกระจุกตัวของเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง และผลักดันให้เกิดการพัฒนาฐานเศรษฐกิจและฐานการผลิตอุตสาหกรรมแห่งใหม่ของประเทศและมุ่งเน้นอุตสาหกรรมผลิตสินค้าสำเร็จรูปเพื่อส่งออกไปมากขึ้น ซึ่งนำไปสู่แผนการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมและการกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ส่วนภูมิภาค ซึ่งโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกได้มีการดำเนินตามแผนงานอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) สู่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) รวมถึงการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (กพอ.) เพื่อมาทำหน้าที่กำกับดูแล กำหนดนโยบาย รวมถึงการอนุมัติแผนงานโครงการต่าง ๆ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการผลักดันแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้ออกมาเป็นรูปธรรม ซึ่งผลจากการดำเนินงานการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งการผลักดันการลงทุนให้ประเทศไทยไปสู่การพัฒนาก่ออุตสาหกรรม รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ท่าเรือ รถไฟ อ่างเก็บน้ำที่มีการพัฒนาควบคู่กันมา จนทำให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยมาจนถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 1 อาณาเขตพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561

2. ห้วงเวลาการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก

หลังจากที่ได้มีการบรรจุนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเพื่อเป็นนโยบายยุทธศาสตร์เชิงรุกในการพัฒนาประเทศ ทางภาครัฐได้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องโดยรูปแบบของแผนโครงการได้มีการเปิดให้ผู้ลงทุนภาคเอกชนที่สนใจในการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมเข้ามาดำเนินงานในพื้นที่ชายฝั่งภาคตะวันออกและหน่วยงานภาครัฐจะทำงานในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ลงทุนควบคู่กันไป ซึ่งการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ระบบการขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง นิคมอุตสาหกรรม ระบบประปา ไฟฟ้า ระบบการสื่อสารโทรคมนาคม รวมทั้งการพัฒนาด้านสังคม และสิ่งแวดล้อม โดยการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกได้ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง (สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่, 2560) โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

1. การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2524-2537)

วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนา ในระยะที่ 1 นั้นมุ่งเน้นในการเพิ่มขีดความสามารถและเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันทางการค้า เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าโลกทางการขนส่งทางเรือแห่งใหม่และเป็นที่ตั้งฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรม ซึ่งสะท้อนผ่านด้วยโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดควบคู่ไปกับการตั้งนิคมอุตสาหกรรมใกล้เขตพื้นที่ท่าเรือเพื่อมุ่งเน้นการลดต้นทุนค่าขนส่งและเป็นสิ่งที่ดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ตั้งแต่อุตสาหกรรมเบา เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอไปจนถึงอุตสาหกรรมหนัก เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมด้านปิโตรเคมี โดยผลจากการพัฒนา ในระยะที่ 1 นั้น พบว่าอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศเพิ่มขึ้นมากถึง 3 เท่าและส่งเสริมให้การขับเคลื่อนทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทยมีแนวโน้มที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2538-2551)

วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาในระยะที่ 2 นั้น มุ่งเน้นด้านการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งจากในระยะแรกให้มีรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องอย่างเป็นระบบ เพื่อช่วยรองรับการขยายตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจทั้งในภูมิภาคตะวันออก กรุงเทพมหานคร รวมถึงพื้นที่เขตปริมณฑล ซึ่งการพัฒนาในระยะที่ 2 นี้ ได้มีมติคณะรัฐมนตรี ในวันที่ 5 มีนาคม 2539 โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 ยุทธศาสตร์ คือ

1. การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่อจากการพัฒนาในระยะที่ 1 เช่น โครงการก่อสร้างถนนแนวภาคตะวันออก-ตะวันตก และถนนที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของชุมชนที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่
2. การกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกให้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เช่น การขยายการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2 การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 รวมทั้งโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของเขตชุมชนภายในเขตชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา
3. การพัฒนาแหล่งน้ำและระบบจัดสรรน้ำ เพื่อให้เอื้อต่อการตั้งฐานการผลิตของโรงงานอุตสาหกรรม เช่น โครงการพัฒนาระบบชลประทาน การปรับปรุงแหล่งน้ำขนาดใหญ่และขนาดกลาง ระบบประปา อ่างเก็บน้ำเพื่อยับยั้งปัญหาภัยแล้งและการขาดแคลนน้ำสำหรับอุปโภคบริโภคในพื้นที่ภาคตะวันออก
4. การพัฒนาบริการพื้นฐานของสังคม ในด้านการพัฒนาชุมชนควบคู่กับด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงการพัฒนาบริการด้านสาธารณสุข เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายของประชากรจากพื้นที่อื่น ๆ เข้ามาทำงานในเขตพื้นที่

จากแผนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกนั้น คือว่าเป็นก้าวโอกาสสำคัญประเทศไทยในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศด้วยทางเลือกการพัฒนาทางด้านระบบของอุตสาหกรรม แทนที่จะพึ่งพารายได้หลักของประเทศ จากภาคการเกษตรดังเช่นในอดีตและแผนพัฒนา นี้ถือได้ว่าเป็นก้าวสำคัญของประเทศในเวทีการค้าการลงทุนโลก

3. ไทยแลนด์ 4.0 การขับเคลื่อนเข้าสู่ยุคสมัยใหม่

หลังจากที่ประเทศไทยได้มีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ในอดีต จากไทยแลนด์ 1.0 ซึ่งมุ่งเน้นด้านการพัฒนาสินค้าเกษตรแบบดั้งเดิม ไทยแลนด์ 2.0 มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมเบา และไทยแลนด์ 3.0 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีความซับซ้อนซึ่งในยุคนี้ประเทศไทยได้มีการขับเคลื่อนและพัฒนาทางด้านการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศซึ่งนำมาสู่การพัฒนาเทคโนโลยีต่าง ๆ เน้นการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก มีอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจร้อยละ 7-8 จนทำให้ประเทศไทยนั้นกลายเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่



ภาพที่ 2 แนวคิดไทยแลนด์ 4.0
กองบริหารงานวิจัยและประกันคุณภาพการศึกษา, 2559

แต่สิ่งที่บกพร่องและถูกเก็บซ่อนไว้ภายใต้การเติบโตของเศรษฐกิจนั้น คือ การเติบโตที่พึ่งพิงจากการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ใช้ทั้งหมดเป็นการนำเข้ามาจากต่างประเทศและขาดกระบวนการถ่ายทอดความรู้จากเทคโนโลยีมาสู่แรงงานชาวไทย และประกอบกับในช่วง พ.ศ.2540 ได้เกิดวิกฤตต้มยำกุ้งซึ่งนับว่าเป็นผลกระทบอันใหญ่หลวงต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยในขณะนั้นจนต่อเนื่องมาถึงปัจจุบัน ซึ่งจากวิกฤตดังกล่าวทำให้เกิดภาวะชะงักงันทางเศรษฐกิจ อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยอยู่เพียงระดับร้อยละ 3-4 มาจนถึงในปัจจุบันจนประเทศไทยเข้าสู่ภาวะติดกับดักประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap)

แผนภาพที่ 2.4 ประเทศไทยในกับดักรายได้ปานกลาง



ภาพที่ 3 ประเทศไทยในภาวะติดกับดักรายได้ปานกลาง

World Bank, 2017

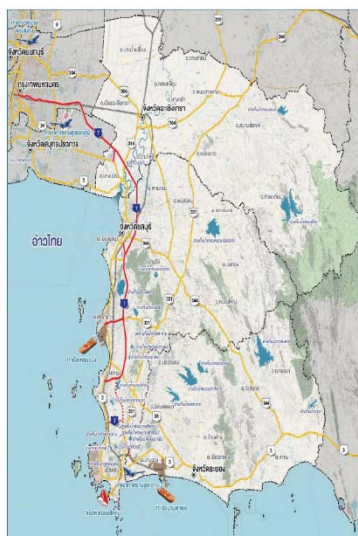
จนก้าวมาสู่ยุคไทยแลนด์ 4.0 (กองบริหารงานวิจัยและประกันคุณภาพการศึกษา, 2559) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการปรับเปลี่ยนนโยบายด้านเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนำพาประเทศให้หลุดพ้นจากภาวะติดกับดักรายได้ปานกลาง และยังสามารถรับกับแผนการพัฒนาระดับโลกในยุคใหม่ที่มีการพัฒนาด้านนวัตกรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และรูปแบบแนวคิดที่เปลี่ยนจาก “การเพิ่มมูลค่า” เป็น “การสร้างมูลค่า” เพื่อชิงความได้เปรียบในการแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ซึ่งแผนงานที่สำคัญด้านการบูรณาการอาเซียน เชื่อมประเทศไทยสู่ประชาคมโลก ได้มีการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการค้าและการลงทุนไว้ดังนี้

การดึงดูดให้บริษัทข้ามชาติใช้ประเทศไทยเป็น Regional Head Quarter

1. การพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรม
2. การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
3. การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน
4. การพัฒนาให้ประเทศไทยเป็น Logistic Hub
5. การพัฒนาให้ประเทศไทยเป็น Digital Economy อย่างสมบูรณ์

4. โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

จากความสำเร็จของการผลักดันโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกที่ผ่านมา นั้น ส่งผลให้พื้นที่ 3 จังหวัดทางภาคตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา กลายเป็นรากฐานที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย และเพื่อเป็นการขยายฐานการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศไทยตามแนวทางไทยแลนด์ 4.0 และในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ จึงได้บรรจุเรื่องการพัฒนาและฟื้นฟูบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ รวมถึงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสนับสนุนการค้าเงินโครงการอื่น ๆ ให้มีประสิทธิภาพและเกิดความยั่งยืนทางด้านเศรษฐกิจ และในการประชุมของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ได้มีมติเห็นชอบในการริเริ่มโครงการ โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) เพื่อผลักดันให้ภาคตะวันออกของประเทศไทยเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของภูมิภาคอาเซียน และส่งเสริมให้เป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก



ภาพที่ 4 พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกในปัจจุบัน
สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่, 2560

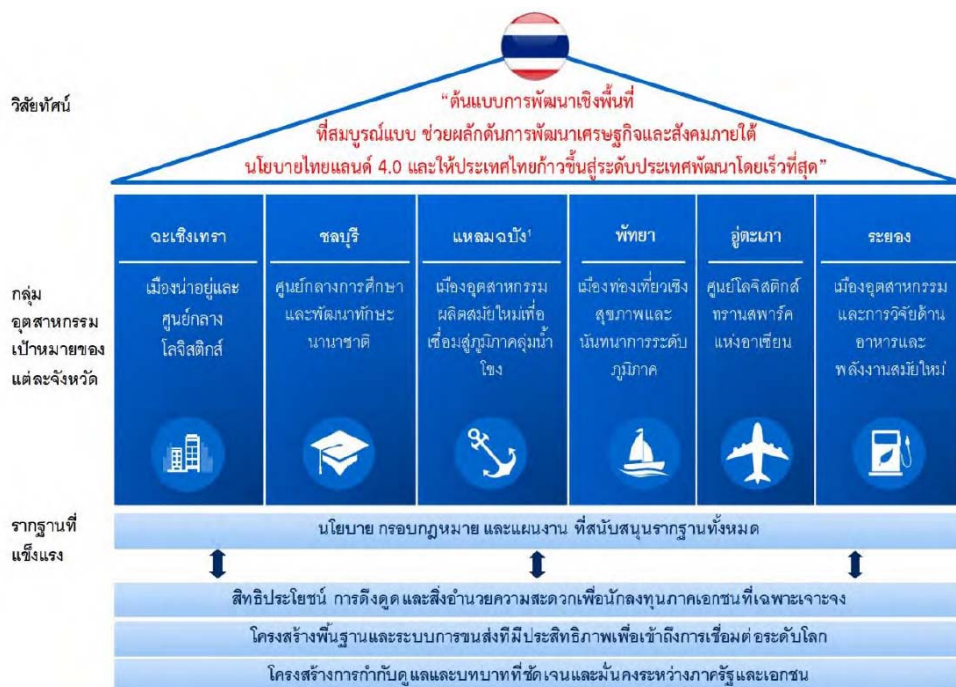
5. แผนแม่บทการพัฒนาจาก Eastern Seaboard ต่อยอดสู่ EEC

จากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกอย่างต่อเนื่องตลอด 30 ปี ทำให้พื้นที่ภาคตะวันออกเรียกได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมในการการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจสูงที่สุดของพื้นที่ในประเทศไทย ซึ่งผลจากการดำเนินแผนการทำงานโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ได้ผลักดันให้ประเทศไทยมีอุตสาหกรรมผลิตสินค้าเพื่อทดแทนการนำเข้าสินค้าและในขณะเดียวกันยังส่งผลให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่การเป็นประเทศผู้ส่งออกสินค้าไปยังตลาดโลก โดยแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก มีเนื้อหาที่สำคัญดังนี้

1. นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักและอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ พร้อมทั้งเสนอมาตรการเพื่อชักจูงผู้ประกอบการเอกชนมาร่วมลงทุน
2. แผนงานพัฒนากิจกรรมขั้นพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและสังคมโดยมุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน
3. การพัฒนาเมือง การจัดสรรพื้นที่เพื่อการเกษตรและอุตสาหกรรม
4. การแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาอุตสาหกรรม

ผลจากการผลักดันและความร่วมมือกันของภาครัฐและภาคเอกชนในโครงการดังกล่าวนี้ ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศไทยมีการขยายตัวในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้น เกิดแรงดึงดูดให้นักลงทุนจากต่างชาติเข้ามาดำเนินกิจการในพื้นที่การพัฒนาเป็นจำนวนมากที่สุดเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ ในประเทศไทย

เมื่อเวลาได้ก้าวจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program) เมื่อปี พ.ศ.2525 มาสู่การพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกในโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) ในปี พ.ศ. 2559 ภายใต้วิสัยทัศน์ที่ว่า “เป็นต้นแบบการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สมบูรณ์แบบ ช่วยผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภายใต้ต้นนโยบายไทยแลนด์ 4.0 และทำให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วโดยเร็วที่สุด” (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2560)



ภาพที่ 5 กรอบแนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561

โดยวัตถุประสงค์ของการพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยสรุปประกอบด้วย 4 ข้อ คือ

1. การยกระดับพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทยให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของภาคพื้นเอเชีย
2. การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ราง อากาศ และน้ำ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกันอย่างมีระบบ
3. การพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมภายในเขตเมือง เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวไทยสู่ระดับโลก
4. การสนับสนุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและนวัตกรรม

โดยแนวทางการพัฒนาและการดำเนินงานโครงการต่าง ๆ ได้มีการแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน .ศ.พ)2560-2561 (ระยะปานกลาง (พ .ศ.2562-2564) และ ระยะถัดไป (พ.ศ.2565 เป็นต้นไป)

6. แผนงานในโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor)

แผนการพัฒนาในโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก แบ่งออกเป็นทั้งหมด 8 แผนงาน ประกอบด้วย

5. แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
6. แผนปฏิบัติการการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
7. แผนปฏิบัติการพัฒนานวัตกรรม การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยีในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
8. แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
9. แผนปฏิบัติการพัฒนาเมืองใหม่และชุมชน
10. แผนปฏิบัติการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจ และศูนย์กลางการเงินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
11. แผนปฏิบัติการประชาสัมพันธ์และการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการกับประชาชนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
12. แผนปฏิบัติการเกษตร ชลประทาน และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

โดยการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานนั้นเป็นโครงการหลัก โดยมีเป้าหมายในการรองรับการลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น และช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่นักลงทุน ซึ่งโครงการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาในโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561) แบ่งออกเป็น 4 แผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

เป็นโครงการที่มุ่งเน้นให้เกิดการเชื่อมต่อกันระหว่างภูมิภาคให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเส้นทางการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 89 กิโลเมตร ได้ถูกผลักดันให้โครงการอยู่ในระยะเร่งด่วน รวมถึงโครงการก่อสร้างทางหลวงระหว่างเมืองต่าง ๆ เพื่อให้การเชื่อมการขนส่งทางถนนสามารถเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ

แผนงานที่ 2 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง

ในปี พ.ศ. 2559 รัฐบาลได้มีนโยบายการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ เพื่อให้ลดเวลาในการขนส่งทางระบอบรางให้มีความรวดเร็วมากขึ้น โดยเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับภาคตะวันออก ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ระยอง รถไฟสายใหม่ สายระยอง-ตราด-จันทบุรี และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

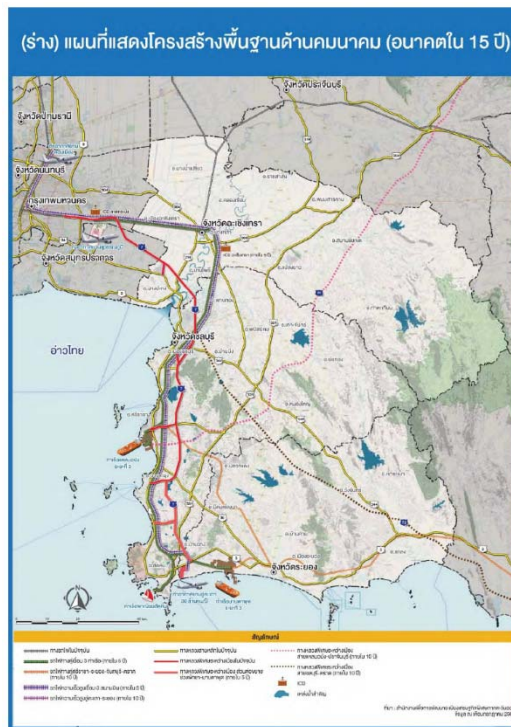
แผนงานที่ 3 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จากลักษณะภูมิประเทศพบว่าชายฝั่งทางด้านตะวันออกของประเทศจัดว่าเป็นชายฝั่งที่มีขนาดใหญ่และมีระดับน้ำลึกที่สุดในประเทศ จึงทำให้ในพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกและท่าเรือที่สำคัญอีกหลายแห่ง เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด รวมถึงท่าเรือเอกชนอื่น ๆ โดยโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้น จะเป็นโครงการที่พัฒนาจากโครงการเดิม ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ

ชายฝั่ง A ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งทางตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (SRTC) การพัฒนาท่าเรือมาตาพุด ระยะที่ 3

แผนงานที่ 4 การพัฒนาสนามบิน และระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง

ได้มีการมุ่งเน้นเพื่อพัฒนาสนามบินอุตะเภาะและทำการผลักดันให้สนามบินอุตะเภานั้นเป็นสนามบินหลักในภูมิภาคตะวันออก และทำการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ศูนย์ซ่อมอากาศยาน อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 การพัฒนาศูนย์ธุรกิจการค้า อาคารคลังสินค้าและโลจิสติกส์ รวมถึงศูนย์ฝึกอบรมด้านบุคลากรด้านการบิน



ภาพที่ 6 (ร่าง) แผนที่แสดงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเขตภาคตะวันออก
สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่, 2560

7. บทสรุป

จากยุทธศาสตร์เพื่อผลักดันประเทศไทยให้ก้าวผ่านจากประเทศที่พึ่งพิงรายได้จากการค้าด้านการเกษตร เพื่อก้าวสู่การเป็นประเทศถึงอุตสาหกรรม ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 พ.ศ.2525-2529 โดยได้ริเริ่มโครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program : ESB) ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทยใน 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เพื่อผลักดันให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นฐานเศรษฐกิจและดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาร่วมลงทุนและพัฒนาฐานการผลิตทางด้านอุตสาหกรรมในประเทศไทยรวมถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเอื้อให้การคมนาคมซึ่งถือว่าเป็นจุดเด่นของการพัฒนาโครงการ และอีก 30 ปีถัดมาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ.2560-2564 ได้มีการบรรจุยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกอีกครั้งเพื่อเป็นการต่อยอดถึงความสำคัญว่าพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทยยังคงเป็นจุดยุทธศาสตร์ด้านการค้าการลงทุนที่สำคัญของประเทศไทยดังเช่นในอดีตด้วยโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เพื่อพัฒนาศักยภาพบริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงระบบสนับสนุนอื่น ๆ

ให้มีประสิทธิภาพและพัฒนาพื้นที่ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาย่างยั่งยืนและส่งให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วโดยเร็ว

8. เอกสารอ้างอิง

- กองบริหารงานวิจัยและประกันคุณภาพการศึกษา. (2559). **พิมพ์เขียว Thailand 4.0 โมเดลขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความมั่งคั่ง และยั่งยืน**. กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2524). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ห้า พ.ศ.2525-2529**. กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบสอง พ.ศ.2560-2564**. กรุงเทพฯ: เดอะบุคส์
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561). **แผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก**. กรุงเทพฯ: บริษัท ทราคอนซัลท์ จำกัด
- สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่. (2560). **รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก**. กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2560). **เขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่ออนาคตของ ASEAN**. ค้นเมื่อ 1 เมษายน 2562 จาก https://www.boi.go.th/upload/content/BOI-book%202016-EEC-EN-TH-20161129_88126.pdf
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561). **แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก**. ค้นเมื่อ 1 เมษายน 2562 จาก <https://www.eeco.or.th/sites/default/files/1%20-1%20EEC.pdf>
- สำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ. (2560). **ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561-2580**. ค้นเมื่อ 2 เมษายน 2562 จาก https://www.nesdb.go.th/download/document/SAC/NS_SumPlanOct2018.pdf